INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

37a jaro januaro-februaro 1985 N-ro 1

La venta muelejo de Vejle, signo de la kongresa urbo.

REDAKTORA BABILO

Nova jaro - nova faro. Sincerajn salutojn kaj bondezirojn por feliĉa, prospera, ĉarma 1985a jaro. Dankon pro kunlaboro, helpo, amikeco, laboremo dum la pasinta jaro. Tion deziras la estraro de IFEF al ĉiuj legantoj de IF.

UN deklaris la jaron 1985 Internacia Junulara Jaro, kaj kvankam tio povus esti speco de anakronismo rilate al IFEF, ni rektigu la kurbiĝintajn dorsojn kaj trovu la labormanieron, kiu alportos al niaj landaj asocioj pli da junaj membroj kaj eblecon aligi ĉiujn membrojn al IFEF.

La terminara laboro supozeble estas same aŭ eĉ pli grava afero, kaj multe da atento ni devas meti al tio.

Do - `enirante la 37an vivojaron de Internacia Fervojisto, kvankam kun ioma malfruo, ni konscias pri gravaj defioj, sed sentas certon, ke la fortojn ni trovos.

la red.

HISTORIO-BROŜURO DE IFEF

Malgraŭ ĉiu atento dum la produktado enŝteliĝis kelkaj eraroj. La posedantoj de la broŝuro bonvolu korekti:

paĝo 32, maldekstra kolumno, linio + 26:
"UK Amsterdam" devas esti "UK Antwerpen"
paĝo 36, dekstra kolumno, linio ÷ 4:
"von Leeuwen" devas esti "van Leeuwen"
paĝo 36, maldekstra kolumno, linio 2:
"D-ro Schlosser", devas esti "D-ro Schlesser"
paĝo 57, linio pri Finnlando:
"Kalkuneuvot" devas esti "Kulkuneuvot"
paĝo 73, historio de JELF, linio + 4:
"H. Iaĵima" devas esti "H. Jaĵima",
sub la foto: "Naosuke Nobuki" devas esti "Akira Shibata"
paĝo 77, maldekstra kolumno, linio + 6 de la teksto:
"estraro" devas esti "kunveno 1909".

La estraro

TUTKORE MI DANKAS

pro la multnombraj rekonaj gratuloj, kiuj atingis min pro la dekoracio per la meritkruco de la Germana Federacia Respubliko. Mi akceptas la ofte kortuŝajn gratulvortojn en la senco, ke ĉio, kion mi kapablis fari, eblis nur dank' al ankaŭ aliaj homoj, kiuj praktike laboris en la sama direkto kaj ne laste pro la ĉiam nova morala subtenado flanke de multaj amikoj en multaj landoj. Ilin ĉiujn mi ŝatas inkludi en mian dankon. La tre vasta eĥo de tiu ŝtata agado samtempe estas bonvena agnosko por nia afero entute.

Joachim Giessner
prezidanto de IFEF

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev



37a IFEF-kongreso 17a-23a de majo 1985

Vejle Danlando

konstanta adreso de LKK
Banegårdspladsen 14/1,
DK-9700 Brønderslev

Kontentige evoluas la preparoj por la 37a IFEF-kongreso en la dana urbo Vejle.

Provizoran programon - kiu ne multe diferencas de la en la informa broŝuro skizita - vi trovas sur paĝo 4 .

LKK vere esperas, ke se vi ankoraŭ ne aliĝis, vi serioze pripensu dum 1-2 tagoj kaj post tio sendu aliĝilon aŭ mendu tian, se vi ne posedas.

La lan de februaro la kongresa kotizo altiĝas, sed tamen ĝi ŝajnas al LKK malalta kompare al la programo kaj la necesaj elspezoj.

Ni ripetas la kongresan kotizon, validan ek de 1.2.1985:

IFEF-membro	420 DKK
Ne-IFEF-membro	480 DKK
Familiano k junulo ĝis 20jara	210 DKK

Simpatianto, kiu estas homo, al kiu ne eblas partopreni la kongreson, sed kiu deziras ricevi la kongresajn dokumentojn, pagas minimume 50 DKK.

Por la perado de loĝebleco ĉiu devas pagi po 10 DKK.

Se vi pagas pere de nia dana poŝtĝirokonto n-ro 4 38 05 76, aŭ se via banko transsendas la sumon al tiu poŝtĝirokonto, vi ne pagos bankan makleraĵon. Laŭ la dana poŝto oni en la franca lingvo esprimas tion tiel: "Prière d'envoyer le montant à notre compte chèques posteaux ("postgirokonto") à Copenhague no 4 38 05 76".

Neeble estas eltiri kaj rekomendi unu programeron antaŭ alia. La ĝenerala tendenco estas, ke multege da aranĝaĵoj okazos dum la unuaj tri tagoj. Tiam okazos kadre de nia kongreso la Dana Esperanto Jarkongreso.

Kiel ni jam plurfoje menciis, Vejle estas malgranda urbo ĉe fjordo, arbaro, deklivoj. Ĝi situas en valo, kio intimigas, sed ne sufokigas.

Dua duono de majo estas ekstreme bela periodo en Danlando. La folioj de la arboj - precipe ekzistas fagarbaroj - estas helverdaj, kaj ĉiuj kreskaĵoj montras abundon de verdaj nuancoj.

Post finiĝo de la kongreso estos ebleco vojaĝi aliloken en Nordio. Speciala postkongreso ne estos aranĝata, sed LKK volonte peros kontaktojn, se vi deziras utiligi la ŝancon vidi aliajn partojn de Nordio ol la valo de Vejle.

LKK



Provizora programo de la kongreso, vidu la postan paĝon.

	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23–24
Vendredo 17.05.85	gazetara	konf.							Estraro LKK				Interkona vespero en kongreseja kafeterio			JpE
Sabato 18.05.85		Ferv. orkestro DEA-estr.	Inaŭguro - koncerto en kongreseja halo			Terminara komisiono	Nordiaj Fakaĵoj Generalaj kunvenoj (Dana Jarkongreso)				Komuna manĝo + internacia balo en kongreseja halo nemanĝantoj					
Dimanĉo 19.05.85	Ekumena diservo DEA-estr.	Prelegoj Komitat-kunsido nepublika				Duontaga ekskurso Legoland kaj urbrigardo div. distro							Nordia distra vespero			
Lundo 20.05.85	Unua plenkunsido			Akcepto ĉe urbestro (= kelkaj)			Faka prelego		redaktora fakpreleg. kom.			Serioza koncerto en preĝejo Sta Nikolao				
Mardo 21.05.85	Tuttaga ekskurso															
Merkredo 22.05.85		Dua plenkunsido					Aktualaĵoj		Literat.konk.				Kabareta vespero			
Ĵaŭdo 23.05.85		Filmoj Terminara kom				Ekskurso al Ribe							Solena fermo adiaŭa vespero			

37a IFEF-kongreso PROVIZORA PROGRAMO, ELDONO Januaro 1985

STUDVOJAĜO TRA ĈINIO (3a parto)

En IF n-roj 5 + 6/84 vi jam legis raportojn pri nia vojaĝo laŭ trafikaj vidpunktoj de W.v. Leeuwen. Aperis ankaŭ raporto de Gong Peikang en "El Popola Ĉinio" 8/84. Jen vi nun havas eblecon legi mian version.

En la domo de prof. Buttinger en Londono renkontiĝis la 17an de aprilo 10 personoj, el kiuj 6 estis IFEF-anoj. Komune ni veturis alian matenon al la flughaveno Heathron, kie atendis nin la organizantino s-ino Nancie Durham kune kun aliaj 10 personoj. Entute do ni estis 21 personoj el 7 landoj, ĉiuj esperantistoj. Nia aviadilo startis tra Romo-Bahrein-Hongkong al Pekino.

Vojaĝanto al Ĉinio faros interesan konstaton: Ĉiujn spertojn, kiujn li faris en aliaj landoj, li rapide forgesu. **Ĉinio estas alie!** Komparo kun Japanio, Tajvano aŭ alia malproksima orienta lando ne eblas. Ankaŭ ne konvenas kompari Ĉinion kun la Soveta Unio, kvankam la registaro ankaŭ ĉi tie bridas la turismon, aliflanke ĝi akcelas ĝin. La impresoj, kiuj atendas la turiston, estas tute aliaj ol atendite. La lando troviĝas antaŭ modifo. Rekomendindas iri al la "Regno de la mezo" sen antaŭjuĝoj.

De la vasta lando ni vidis nur malgrandan parton, kvazaŭ triangulon, nome 8 urbojn: Pekino, Nankino, Soĝoù, Sanhajo, Hanĝoù, Nanĉang, Cangŝa kaj Uhan - kaj reen al Pekino. Tamen ni veturis 4038 km.

En ĉiuj urboj ni estis akceptataj de esperantistoj, kiuj bonege prizorgis, akompanis kaj eĉ dorlotis nin. Ili ĉiam atendis nin en la stacio, tute egale, ĉu matene je la 5a aŭ noktomeze. Ni kontaktis pli ol 500 esperantistojn.

En **Pekino** atendis nin delegacio de Ĉina Esperanto-Ligo jam en la flughaveno. Niajn doganajn formalaĵojn ili rapide solvis. Per aparta aŭtobuso ni veturis al nia hotelo, ĉinstila, for de la urbo eble 20 km. Gong Peikang, nia konstanta gvidanto dum 21 tagoj, lerte kaj sperte, ĉiam pacienca kaj afabla, faris por ni ĉion ajn. Li neniam preterlasis doni al ni la necesajn informojn kaj solvi niajn problemojn. Mankas hoteloj en Ĉinio, sed multaj nun konstruiĝas. Tutaj loĝkvartaloj estas en preparo. Oni ĉie laboras ĉirkaŭ la horloĝo, do tage kaj nokte. Impresis nin la amaso de biciklantoj en vicoj apud kaj unu malantaŭ la aliaj. La aŭtobustrafiko superas, privataj aŭtoj nur malofte videblas. Ĉiuj veturas disciplinite kun reciproka respekto. Nenie ni vidis akcidenton, nenie ni spertis kverelojn inter ŝoforoj kaj biciklantoj. Vi ne povas imagi, kion ajn oni transportas per biciklo. En ĉiuj lokoj la sama bildo.

Ni vizitis la Grandan Muron, la Malpermisitan Urbon, la Someran Palacon, la Cielaltaron, la Tien-anmen Placon kun Heroo-monumento kaj Mao Maŭzoleo, la Tombojn de la Ming-Dinastio, sed ni ankaŭ ĉeestis universitatan Esperanto-kurson de 28 instruistoj, kiuj venis el 16 provincoj de la lando. Ni aŭdis, ke nun en pli ol 43 urboj okazas E-kursoj. Universitatoj kaj Institutoj deklaris Esperanton kiel devigan lingvon. Ni festmanĝis en pavilono de Bejhaiparko, inspektis akrobatan prezentadon.

La ĉinoj vivas modeste. Sed ili ŝajne estas kontentaj. Ili estas tre afablaj. Ek de 4 jaroj ili spertas progreson. Privataj bazaroj eblas, kie ili povas vendi siajn privatajn produktojn. Nun ankaŭ eblas konstrui propran domon. Memfide ili agas. Mi vidis preskaŭ nur kontentajn vizaĝojn. La baza salajro estas 40 juanoj monate (ĉ 55-60 GM). Luprezo por loĝejo estas 11 juanoj, por manĝaĵo oni kalkulas 17, por gaso 5 juanoj. ½ kg da rizo kostas en la nordo 0,20, en la sudo 0,12 juanoj. En Pe-

kino regas seka temperaturo. Vastaj kampoj de tritiko kaj kotono videblas proksime, same florantaj persik, ĉeriz-, prun- kaj pomarboj videblas.

Post 4 tagoj (23.4.) ni aviadile daŭrigis nian vojaĝon al Nankino. Ni superflugis fekundan regionon kun multaj rizo- kaj legomokampoj, kie la kamparanoj ankoraŭ laboris laŭ tradicia metodo. Grandioze prezentis sin la Jangtsi-rivero.

Nankino, ĉefurbo de la Yangsu-provinco, ekonomia kaj kultura centro kun pli ol 4 milionoj da enloĝantoj. Ĉi tie regis 8 dinastioj. Ĉi tie estis la rezidejo de Zhou Enlai. Same estis sidejo de Kuomintang-reĝimo post la revolucio en 1927. Simbolo estas la en 1968 konstruita ponto, 6772 m longa, duferdeka. Vizitinda ankaŭ la Maŭzoleo de D-ro Sun Jatsen. Ĝi altiras multajn vizitantojn. Li proklamis la unuan revolucion en 1911.

Soĝoŭ, la "Ĉina Venezio" estas famkonata pro la belaj kaj pitoreskaj ĝardenoj kaj kanaloj. Dum la Tang-dinastio (618-907) ĝi estis centro de la silko-produktado. Ankaŭ nun oni tie prilaboras silkon. Nekredeble kiajn delikatajn fingrojn la brodistinoj havas kaj kiom ili scias diferenci inter la koloroj, de kiuj ekzistas fadenoj en 18 nuancoj.

Sanhajo kun 12 milionoj da enloĝantoj estas unu el la plej grandaj urboj en la mondo, industria centro kun la plej grava ĉina haveno. Ĝi situas 100 km for de la urbo. La moderna urbo ofertas ĉion, kion oni ne trovas en aliaj lokoj. Ĉio estas havebla, kion Ĉinio mem produktas. Ni vizitis artekspozicion, infanĝardenojn, lernejojn, fremdlingvan instituton de la universitato, ĉeestis plurajn E-kunvenojn kun granda nombro de esperantistoj. Ni estis en familiaj loĝejoj kaj vespere ni vizitis operon.

Hanĝoŭ, urbo en la verdaĵo, banloko kun diversaj sanatorioj, kulturcentro kun pli ol 2000jara historio. Ni loĝis 5 km ekster la urbo en bela, trankvila hotelo. Famkonata estas la Xihu = okcidenta lago kun artefaritaj insuletoj.

La ĉefa trinkaĵo de la ĉinoj estas teo. Ĝi havas historion de pli ol 4000 jaroj. Rikolto aprilo ĝis oktobro. Ĉi tie oni produktas la plej bonan verdan teon "Draka puto", de kie oni rikoltas nur la pintojn dum 14 tagoj. Ĉiam kaj ĉie oni ofertas unue tason da teo.

Ankaŭ en **Nanĉang** atendis nin grupo de junaj esperantistoj. Ankaŭ ĉi tie, kiel ĉiam dum la tuta vojaĝo ni loĝis en komforta hotelo. Nenia zorgo pro niaj valizoj. Ĉiam ili estas je nia dispono antaŭ la ĉambro.

Ni vizitis fabrikon pri artfarado, desegnado de porcelano, jado-skulptado kun 340 laboristoj. 70% de ilia laboro estas mane farita.

Denove ni estis gastoj en la Universitato, denove ni vizitis operon, en kiu la spektantoj laŭte komentariis la enhavon. Multaj inter ni suferas pro iom da malvarmumo, sed ankàu tion niaj geamikoj plibonigis per rapide aĉetitaj medikamentoj.

En **Cangŝa** ni alvenis je 22,30a horo, tamen atendis nin pli ol 30 personoj sur la kajo. Kortuŝa akcepto. Ankaŭ en Cangŝa gravas la silko-industrio. De Cangŝa aŭ ties ĉirkaŭaĵo venis gravaj personoj, ekz. Mao Zedong. Ĉi tie li studis, ĉi tie li evoluigis siajn revoluciajn planojn. Ĉi tie oni konservas materialon kaj memoraĵojn, kiuj helpas kompreni liajn pensojn kaj la historion de la ĉina revolucio en la komenca stadio. Post la liberigo en 1949 industrio, agrikulturo, edukado, kulturo kaj la sanitara servo rapide evoluis. Nun Cangŝa estas progresiva industriurbo kun nova stacidomo kaj granda ponto super la Xianjiang-rivero. La direktoro de la internacia turista servo honorigis nin per festa bankedo en bela restoracio, apudurba. Li dungis specialan sportinstruistinon, kiu instruis nin en gimnastiko "Tajĝiĉuan", en Esperanto kompreneble.

Amuza spektaklo.

Uhan (Wuhan), ĝemelurbo de Parizo kaj Düsseldorf, konsistas fakte el 3 grandaj urboj - Wuchang, Hanyang kaj Hankov - 3,8 milionoj da enloĝantoj, grava fervoja nodo, sidejo de ĉefaj uzinoj, renoma fero- kaj ŝtal-produktejo. Ĉi tie troviĝas 36 universitatoj. Impona estas la 1600 m longa duferdeka Jangzi-pontego. Aparte bela estas la Dung-hu = Orienta lago. Ek de la komenco mi provis kontakti fervojistojn. Ĉi tie en la parko, apudlaga, finfine eblis renkonti ilin. La ĝojo estis granda. La kursanoj jam delonge sopiris nian viziton. Kelkaj nun estas IFEF-membroj, adoptitaj de ni. (Ili nun fondis apartan fervojistan grupon, vidu IF n-ron 5/84). Ankaŭ ĉi tie ni estis la unua kontakto por la E-Asocio kun multaj junaj, afablaj kaj entuziasmaj membroj.

Emocia adiaŭo en la stacidomo. Ni komune kantis "Ĝis revido".

Elfriede Kruse

SIGNIFOPLENA HEREDAĴO AL LA NORVEGA ESPERANTOMOVADO

En marto 1984 mortis en Oslo s-ino Ruth Uhlen, sekretariino de la Universitato de la norvega ĉefurbo, kaj vidvino de trajnĉefo Rolf Alfred Uhlen, kiu forpasis jam en jaro 1970.

Montriĝis ke restas ĉ 1,1 miliono da norvegaj kronoj, el kiuj heredu la duonon la Savarmeo, kies animo s-ino Uhlen estis, dum la alia duono iru al la organizaĵoj en Norvegujo kiuj penadas por disvastigi la internacian lingvon Esperanto.

Rolf Alfred Uhlen estis konata kiel lingvospecialisto.

Li dediĉis ĉiujn liberajn horojn al studado de lingvoj, kaj li vere profunde majstris 12 diversajn lingvojn, kelkaj eĉ opinias ke li entute scipovis 20.

Iam li tute hazarde donace ricevis la norveglingvan varianton de "Ŝlosilo al Esperanto". La sekvo estis ke li tuj komencis studi ĝin, kaj post du semajnoj li komplete scipovis la gramatikon kaj sistemon de la neŭtrala lingvo.

Li fariĝis membro de Klubo Esperantista de Oslo, kies fidela membro li estis dum la resto de la vivo.

La geedza paro Ruth kaj Rolf Alfred Uhlen vivis tre modeste kaj silente, ili ne havis infanojn kaj ankaŭ ne proksiman familion, kaj pro tio ilia lasta deziro estas ke iliaj ŝatokupaj organizaĵoj heredu ilian kapitalon.

En Norvegujo estas nur du esperantoorganizaĵoj: Norvega Esperantista Ligo kaj NEFA.

La estraroj en la du organizaĵoj samopinias, ke la kapitalo estu uzota al informada kampanjo kaj al aranĝado de kursoj, sed restas ankoraŭ ellaboron de la detaloj.

Per Johan Krogstie



Ĉefkonduktoro Rolf Alfred Uhlen
Foto de la arkivo de NSB-fervojmuzeo, Hamar

LABORKONDIĈOJ DE FERVOJISTOJ

Niaj svisaj kolegoj tradukis en la germanan lingvon la rezulton de la IFEF-enketo pri laborkondiĉoj de fervojistoj en 18 landoj.

SAEF eldonis la resumon en formo de broŝuro kun la titolo "Arbeitsbedingungen für Eisenbahner in 18 Ländern".

ARBEITS-BEDINGUNGEN FÜR EISENBAHNER IN 18 LÄNDERN

SEV, la svisa fervojista sindikato, aperigis la tutan artikolon en sia gazeto "Der Eisenbahner".

Interesuloj povas ricevi la broŝuron (sed ne la gazeton) ĉe s-ino G. Eggenberger, Wurmbühlstr 10, CH-8405 Winterthur, kontraŭ pago de 3,80 svisaj frankoj aŭ 4 internaciaj respondkuponoj.

Cetere restas ĉe la redakcio de IF ankoraŭ stoko de n-ro 3/1984 de "Internacia Fervojisto", en kiu aperis la rezulto de la enketo. Ekzempleroj estas haveblaj ĉe la redakcio.

JUNULARA FONDUSO DE IFEF

Laŭ la kasraporto pri la jaro 1983 en la Junulara Fonduso troviĝas 2245,70 danaj kronoj, kiu sumo ĝis la 31 de decembro 1984 kreskis al 2487,60 DKK.

Dum la 1984a jaro neniu petis subvencion por iu ajn celo.

Pluraj kaŭzoj de tio eblas:
- apenaŭ ekzistas IFEF-junuloj,
- IFEF-junuloj ne bezonas financan helpon,
- ne okazas aranĝoj, interesaj al IFEF-junuloj

Laŭ aldono I de la IFEF-statuto (Regularo por la Junulara Sekcio) IFEF-membroj aŭ infanoj de IFEF-membroj - ambaŭ ĝis 28 jaraĝaj - konsistigas la Junularan Sekcion de IFEF.

Momente ripozas tiu sekcio, pro manko de gvidanto, sed nun ni ja ĉiuj eniris la jaron 1985, kaj ĝin UN deklaris Internacia Junulara Jaro.

Cu do ne estus bela ideo revivigi la Junularan Sekcion de IFEF?

Skribu tuj viajn opinion, proponojn, ofertojn tiurilate al la redakcio de Internacia Fervojisto.

La 37a IFEF-kongreso, okazonta en Vejle, klopodos akcenti la signifon kaj la aspirojn de la gejunuloj.

Post du jaroj ni celebros la 100-jaran Jubileon de Esperanto. Sed ne estas necese, ke la IFEF-anoj estu aŭ aspektu kiel samaĝaj!

Per tiuj disaj pensesprimoj ni apelacias al ago kaj reago.

La estraro

FILMO PRI LA 36A IFEF-KONGRESO EN SLANĈEV BRJAG

Kiel vi memoras, filmista skipo ĉiam akompanis la kongresanojn, eble precipe la estraranojn, dum ĉiuj eventoj de la 36a IFEF-kongreso.

La rezulto estas 35minuta kolora sonfilmo, 16 mm larĝa kun optika sono.

Kopio de la filmo troviĝas ĉe la kasisto de IFEF, ĉar la bulgaroj deziras vendi la filmon al ni. La postulita sumo tamen estas ekstreme granda - do restas pluraj traktoj pri tio.

Intertempe la filmo estas luebla ĉe la kasisto. Petu kondiĉojn ĉe li.

La filmo valoras spektadon.



KIOM DA KILOMETROJ LONGAS BAM?

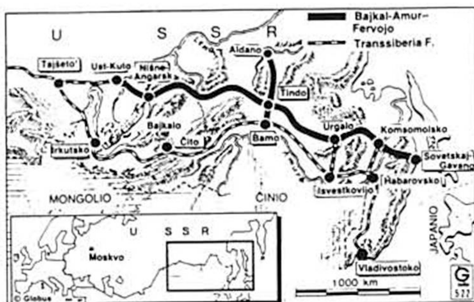
(BAM = Bajkalo-Amuro-"Magistralo")

Multfoje oni aperigis informojn pri Bajkalo-Amuro-Fervojo. Komence de majo 1974 oni povis aùdi el laùtparoliloj super kajoj en Ustj-Kuta fervojstacio sur la bordo de rivero Lena tiun ĉi neordinaran anoncon: "Ĝis forveturo de trajno en sovetian Gavanj tra Severobajkalsk, Tynda, Urgal kaj Komsomolsko ĉe Amuro restas dekunu jaroj." Sed pasis nur iom pli ol dek jaroj kaj de la kajo, al kiu tiam alveturis anoj de la konstrua grupo fondita dum la 17a kongreso de Komsomolo, merkrede la 24an de oktobro 1984 ekveturis sur la finkonstruita Bajkalo-Amura Fervojo (BAM) la unua eksprestrajno. De la fina stacio, Komsomolsko, ĉe Amuro ĝi tiumomente distancis 3102 kilometrojn.

De Amuro forveturis okcidenten je la sama tago kaj horo simila trajno plene okupita per pasaĝeroj, konstruantoj de la orienta parto de BAM. En ĉiu fervojstacio de la fervojlinio atendis la unuajn vojaĝantojn entuziasma bonakcepto, ĉiu haltejo tiumomente ŝanĝiĝis en improvizitan solenan kunvenon.

Tri tagoj en la trajno forfluis tre rapide kiel akvo en ĉi tieaj ravaj riveretoj, fine alvenis sabato la 27an de oktobro. Al la kajoj de fervojstacio Tynda, tute plenaj per miloj da atendantoj malrapide alproksimiĝadis el ambaù direktoj solene dekoraciitaj lokomotivoj tirantaj po dekkvin bluajn vagonojn. La atendantaj homoj tiumomente forgesis la dekgradan froston akompanantan per pika vento, super iliaj kapoj eksonis dekoj da sirenoj kaj sonavertiloj bonvenigantaj pilgrimantojn el foraj regionoj.

Ambaù trajnojn kunligis en Tynda, kiu estas signata kiel mezo de BAM, simbola ruĝa rubando. Kandidato de la politika buroo kaj sekretario Vladimir Dolgich tratondis la rubandon kaj per tio estis oficiale ko-



La Bajkal-Amur-Fervojo nun estas preta; la unuaj trajnoj sur la novaj reloj (entute 2 102 km) veturos en 1985. Por konstrui ĝin, oni bezonis dek jarojn kaj 30 miliardojn da rubloj (pli ol 100 miliardoj da germanaj markoj). La sovetiaj inĝenieroj devis solvi eksterordinarajn problemojn, ĉar la linio kondukas tra regionoj kun tutjara frosto kaj oftaj tertremoj. La Bajkal-Amur-Fervojo havas grandan ekonomian valoron, ĉar ĝi malŝlosas parton de Siberio, kie abundas ter-trezoroj, kaj strategian signifon, ĉar ĝi estas pli fora de l' ĉina limo kaj reduktas la distancon al Pacifiko je 500 km kompare al la 80jara Transsiberia Fervojo. MONATO 11/84

mencita regula pasaĝer- kaj ŝarĝtrafiko sur la tuta linio. De post tiu tago al ĉiu interesanto eblas aĉeti fervojbileton de Bajkalo ĝis Amuro aù/kaj por la alia direkto.

La priskribita parto de BAM tamen ne estas la tuta fervojlinio, sed tielnomata meza parto de la fervojo inter Ustj-Kut ĉe rivero Lena kaj Komsomolsko ĉe Amuro. La "orienta" kaj samtempe la plej frue konstruita parto de BAM, 450 km longa inter Komsomolsko kaj pacifikoceana havenurbo Sovetskaja Gavanj estis konstruita dum du jaroj dum la dua mondmilito kaj la unua trajno traveturis tie la 20an de junio 1945.

La nula kilometro de Bajkalo-Amura Fervojo troviĝas en fervojstacio Tajŝet sur la transsiberia fervojo, sur limo inter Irkutska kaj Krasnojarska regionoj. De tie oni komencis konstrui la tiel nomatan okcidentan parton jam dum la unuaj postmilitaj monatoj. La 7an de novembro 1947 oni komencis trafikon inter Tajŝet kaj Bratsk kaj tri jarojn poste, en decembro 1950 oni plilongigis la trafikon ĝis Ustj-Kut, situanta 750 kilometrojn de Tajŝet.

La menciitaj tri partoj de la transkontinenta fervojo konstruita en diversaj jaroj inter Tajŝet kaj Sovetskaja Gavanj sume longas proksimume 4300 kilometrojn.

Kial oni en siaj raportoj pri konstruado de BAM anoncis diversajn informojn pri longeco de la fervojo? Iuj partoj de la "nuna" BAM estis ja konstruataj tuj kiel dutrakaj. Krome ĉirkaŭ ĉiuj ok tuneloj sur la linio en suma longeco pli ol 30 kilometrojn oni devis konstrui rezervajn ĉirkaŭvojojn (la plej longa nordamujska longas 27 km). De la fervojo estas konstruitaj multaj liniopartoj direktantaj al konstruitaj aŭ konstruataj grandaj objektoj. Oni ne devas forgesi eĉ kelkajn centkilometrojn da trakoj en dekoj da ordigaj, transŝarĝaj kaj aliaj fervojstacioj.

Krom la plej ofte uzata longeco 3145 km (lastatempe finkonstruita meza parto de la fervojo kun longeco de ĉirkaŭvojoj) iuj sovetiaj informejoj citis longecon de antaŭ nelonge finkonstruitaj linioj je proksimume 3400 kilometroj. En tiu ĉi nombro estas enkalkulita eĉ tiel nomata malgranda BAM, konstruita en dua duono de la sepdekaj jaroj de fervojstacio nomata Bam sur la transsiberia fervojo al "ĉefurbo" de Bajkalo-Amura Fervojo Tynda, 180 km longa. Antaŭ kelkaj jaroj oni plilongigis tiun ĉi parton ankoraŭ pli norden al sudjakutska Nerjungri, kiu malproksimas de Tynda pluajn pli ol 200 kilometrojn.

Kompilis Jindřich Tomíšek

KVAZAŬRECENZO!

Grandformata (A 4) broŝuro **NORVEGUJO**. 16 paĝoj da teksto, 8 paĝoj da koloraj ilustraĵoj. Eldonita de Reĝa Norvega Ministerio de Eksteraj Aferoj kaj senpage havebla ĉe Norvega Esperantista Ligo, Olaf Schousv. 18, N-0572 Oslo 5.

La broŝuro postsekvas la antaŭan broŝuron "Rigardu al Norvegujo", kiu bone informis pri la longa nordia lando kun marborda longeco de 2600 km.

La broŝuro priskribas: landon kaj popolon, komunikiĝojn, medion, historion, konstitucion, ekonomion, kulturon, publikan sanon kaj edukadon.

Pri la komunikiĝoj la broŝuro i a rakontas: "La topografio de Norvegujo ne faris la taskon konstrui fervojon pli facila ol tiu de vojoj. En multaj kazoj eĉ estas ankoraŭ pli malfacile projekti traceon de fervojo sur montaro. Pro siaj spertoj de fervoja konstruado la norvegoj fariĝis specialistoj pri tunelborado tra montoj.

En hodiaŭa Norvegujo la trajnoj trapasas ĉirkaŭ 775 tunelojn, kaj kune kun tio la fakto, ke ili transpasas 3000 pontojn, diras multon pri la tereno. Krom tio estas abundo da deklivoj ascendaj kaj descendaj. Malpli ol kvarono de la totala traklongo kuŝas sur ebena kampo."



La broŝuro estas vere inda kaj valora publikaĵo kaj aprecinda helpo konigi Nordion nun, kiam la IFEF-kongreso okazos en nordia lando.

26A INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO

okazos de la 16a ĝis la 23a de marto 1985 en MORZINE, Francio.

Tiuj, al kiuj la aranĝo interesas, bonvole relegu pri ĝi en IF n-ro 5/84 sur paĝo 68 kaj tuj kontaktu al s-ino Claude Dugue, 8 bis avenue du Général Leclerc, F-91580 ETRECHY.

10 JAROJ DE METROO EN PRAHA

Jam antaŭ la dua mondmilito Praha revis havi subteran trafikilon, simile al aliaj urboj. Sed la urbo devis longe atendi ĝis la planoj efektiviĝis. Cio okazis en la sepdekaj jaroj, kiam oni komencis en Praha konstrui la unuajn metrojn de subtera tramo, do, tramo kiu nur en centro veturos en malprofundaj tuneloj. Sed baldaŭ montriĝis, ke tiu ĉi trafiksistemo ne estus taŭga por senĉese kreskanta urbo, kaj kiam Soveta Unio proponis helpon en konstruado de metroo, oni akceptis la proponon, kaj en 1967 estis ekborata unua tunelo por metroo. Antaŭpreparaj laboroj alportis riĉan rikolton ankaŭ por arkeologoj kiuj havis eblecon traserĉi ĉiun centimetron de la tero. Kiel ekzemplon mi mencias la preĝejon de Sta. Pankracio, sub kiu devis esti borata tunelo. Laŭ malnovaj mencioj ĉi tie okazis ia batalo en 12a jarcento, sed ĝis nun oni sciis, ke la preĝejo ne estas pli malnova ol el 16a jc. Sed dum la preparlaboroj trovis arkeologoj sub la nuna preĝejo fundamentojn de ia preĝeja konstruaĵo el 11a jarcento. Al sama metroa linio apartenas alia interesa konstruaĵo, ponto de Klement Gottwald, per kiu oni transpontis valan kvartalon Nusle. La ponto estis tiam konstruata ne nur por metroo, sed ĉefe por nova aŭtovojo de Praha al Brno kaj Bratislava. Do, la ponto estas du-etaĝa, sube veturas vagonoj de metroo kaj supre aŭtomobiloj. Se ni veturas pluen, ni trovos alian modernan konstruaĵon, apartenantan al la metroo. Ĝi estas moderna alkonstruo de secesia, historie protektata ĉefa stacio de ĈSD. Cio, kion mi mencias, estis preta 9.5.1974, kiam Praha estiĝis la kvardeka urbo de la mondo kiu havas metroon. La metroa linio "C" ektrafikis inter centro kaj en suda parto konstruata moderna urbo.

Dum konstruado de linio "C" estis ekkonstruata dua linio - "A", kies tasko estis kunligi orientan kaj okcidentan partojn de la urbo kun la centro. Konstruado ne estis facila, ĉar la tereno estas dekliva kaj krome, la linio devis subiri ankaŭ riveron Vltava. Ankaŭ tie por arkeologoj estis ebleco trovi ion interesan, ĉar la konstruado okazis en malnova parto de Praha. Unu el trovaĵoj estis konservita kaj estas videbla por vojaĝantoj. Ĝi estas arko de ponto, kiu en 14a jarcento kunligis trans fosaĵo Malnovan kaj Novan urbojn. Kiam oni fine de la 18a jc. forigis la fosaĵon, restis nur, kiel rememoro, nomo de loko Mustek (ĉeĥe por ponteto). Kiam dum laboroj estis la ponteto denove retrovita, oni decidis lasi ĝin kiel konstruekzemplon de 14a jc. Tiu dua metroa linio ektrafikis 12.8.1978.

Ne daŭris longe, kaj ambaŭ linioj ricevis pluajn kilometrojn de tuneloj. Linio "C" veturis en lokojn tien, kie antaŭ jardekoj vivis nur leporoj kaj kantis birdoj kaj kien veturis Prahaanoj dum liberaj tagoj enĉerpi freŝan aeron kaj ripozi post laboro. Tie estis kaj estas nun konstruataj novaj domoj al kies loĝantoj la metroo mallongigas vojon al centro. Linio "A" subiris kvartalon Vinohrady kaj ĝia nova lasta stacio estiĝis grava trafiknodo, ebliganta trafikon kun orientaj partoj de Praha kaj ankaŭ kun vilaĝoj kaj urboj oriente de Praha. Ambaŭ plilongigoj de la metroo ektrafikis en jaro 1980.

Sed la urbo konstruas plu. Kiu vizitis centron de Praha vidas grandajn konstruejojn. Cio estas farata por tria linio "B", kiu venontjare kreos trian branĉon de triangulo en la centro. Ĝi kunligos fervoj-stacion Praha Smíchov kun centro kaj linio "C". Linio "B" estos interesa, ĉar unu stacio ricevos la nomon Moskevskká (Moskva-a) kaj ĝi estas konstruata sole laŭ sovetiaj planoj kaj materialoj. Samtempe en Moskvo kon-

struas niaj laboristoj stacion Praĥska (Praha-a) laŭ niaj projektoj kaj materialoj. Tio estas esprimo de amikeco inter niaj du urboj. Laŭ planoj por la estonteco ricevos ankaŭ **linio "B" pluajn metrojn.** En jaro 1988 ĝi ektrafikos inter stacio Praha-Smíchov kaj nova, tiel nomata Sudokcidenta urbo. Poste, en 1990 ĝi kunligos industrian kvartalon Vysočany kaj Libeň kun centro. Sed tio ne estos fino en konstruado. En 1987 ricevos linio "A" du novajn staciojn.

Ci-jare linio "C" plilongiĝos. Kiel dua ĝi subiros riveron Vltava, kaj tuj ĉe la kajo troviĝas stacio Vltavská. Kiel dua nova kaj lasta estas stacio Fuĉikova. Ĉe ĝi estos aŭtobusstacio de kie veturos aŭtobusoj en nordaj partoj de Praha. Por ni fervojistoj estas Fuĉikova interesa per nova fervojstacio. Jam antaŭ kelkaj jaroj estis preta fervojlinio kunliganta trakon Praha-Děčín kun ĉefa stacio kaj fervojo al Kolín. Eble venontjare povos trajnvojaĝantoj alveturantaj el nordĉeĥaj urboj ĉi tie elvagoniĝi kaj per metroo dum kelkaj minutoj atingi centron de la urbo.

Tiel metrolinioj helpas al milionloĝantara urbo solvi ne facilan taskon en urba trafiko. La metroo estas simbolo de nova, moderna vivo en miljara historia urbo. Vojaĝkosto estas tre malalta. Per 1.- Kĉs, do sumo per kiu oni povas aĉeti tri bulkojn, glaciaĵon aŭ bildkarton, oni povas traveturi la tutan urbon de fino al fino.

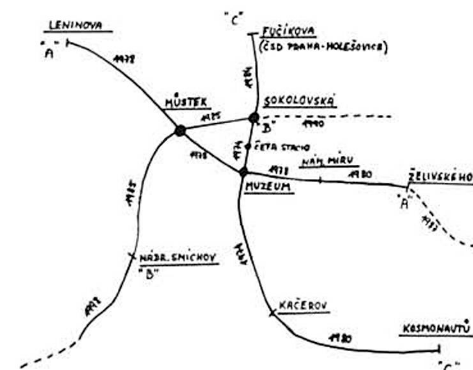
Tabulo de unuopaj konstruetapoj:

C 1	Kaĉerov- Sokolovská	6,6 km	naŭ stacioj	1966-1974
A 1	Leninova-nám. Míru	4,67 km	sep stacioj	1971-1978
C 2	Kaĉerov-Kosmonautu	5,3 km	kvar stacioj	1975-1980
A 2	Nám. Míru-Želivského	2,67 km	tri stacioj	1975-1985

En konstruado estas kaj ĝis jaro 1985 estos pretaj:

C 3	Sokolovská-Fuĉíkova	2,24 km	du stacioj	preta 7.11.84
B 1	nádr. Smíchov-Sokolovska	4,87 km	sep stacioj	preta en 1985

En jaro 1985 la metroo atingos longecon de 27,1 km kaj en centro kreos triangulon de tri linioj. Ĝi havos tri ŝanĝstaciojn. Nombro de stacioj estos entute 32.



Kompilis kaj desegnis
Jaroslav Kaŝparec, Praha

LA TRAJNO DE ESPERO

Inter la du baluĉistanaj urboj Camano kaj Kueto veturas ĉiutage unu vaportrajno. Daŭras 5 horojn por veturi la 150 km.

Unu kupeo estas ekipita kiel moderna ambulanco kun ses kuŝejoj. Al akompanantaj flegistinoj eblas doni unuan helpon al vunditoj de tiu ĉi tre maltrankvila regiono, antaŭ ol ili atingos hospitalon en Kueto.

Dum la unua duono de 1984 144 el 199 alvenintaj vunditoj venis per ĉi tiu "trajno de espereto".

(El publikaĵo pri la laboro de Ruĝa Kruco)

JARKUNSIDO ĈE KOLEGOJ EN GDR

La 3an de novembro 1984 aranĝis sian jaran laborkunsidon la fervojistoj esperantistaj de GDR.

Ni alveturis per trajno al Georgenthal, de kie ni daŭrigis kelkajn kilometrojn per aŭtobuso por atingi la fincelon, lokon Tambach-Dietharz. Tiu ĉi ferioloko situas sudokcidente de urboj Erfurt kaj Gotha en Duringia Arbaro. La partoprenantojn de tiu jarkunveno oni loĝigis en bela kaj komforta domo, feriodomo de la germanaj fervojistoj. Vendrede la 2an jam kolektiĝis, unu post alia alvenis la partoprenantoj de tiu kunsido. La vesperon ni pasigis en tre agrabla medio, ĉar tuj post la alveno ni renkontiĝis kun malnovaj kolegoj kaj ni agrable babiladis. Tiu ĉi babilado daŭris ĝis malfrua nokto, intertempe ĉiam pli kaj pli multaj kolegoj alvenis.

Sabate ni komencis la programon per vizito de Tobiashammer muzeo en Luisenthal. En la jaro 1480 konstruita, Tobiashammer funkciis ĝis la jaro 1975. Ekde komenco de la 17a jarcento oni tie prilaboris helpe de akvoforto kaj fajro kuproercon por ricevi kupron, el kiu oni pere de marteloj kaj rulpremiloj fabrikis kuproladon por poste elformi (pliparte permane) kaldronojn. Ekzemple du laboristoj dum 10 horoj prilaboris la kupran ladon por fari kupran



Post vizito de la minejo Marienglass ni atendas alvenon de arbara tramo por veturi tra belega regiono al Gotha.

Dum la jaroj 1978-1982 oni rekonstruis la uzinon por fari el ĝi funkciantan uzino-muzeon.

Ni piediris poste komune tra pentrinda montara valo kun arbaro prilumata per milde varmaj radioj de la aŭtuna suno por viziti valbaraĵon Ohratalsperre du kilometrojn post Luisenthal. La digo de la valbaraĵo situas en la valo inter montoj Krippenkopf (683 m) kaj Radebreche (648 m) en Duringia Arbaro.

Iomete lacaj sed kontentaj ni revenis per motortrajno el Luisenthal. Post komuna tagmanĝo kaj mallonga ripozo okazis posttagmeze la oficiala laborkunsido, jarkunveno de orientgermanaj fervojistaj kolegoj. La jarraporton prezentis kolego Achim Meinel. Regule oni eldonas periodaĵon kun la titolo "Fervojistaj Novaĵoj", ekde ses jaroj. Ekde 1981 oni prilaboras fervojajn fakterminojn en Esperanto.

En la dua parto de tiu laborkunsido okazis prelegetoj; kolego Hofmann el GDR prelegis pri biletvenda aŭtomato uzata ĉe DR, kolego Ferenc Phersy el Budapeŝto informis pri laboro de la redakcio de fakrevuo Hungara Fervojista Mondo, alia hungara kolego Ferenc Kapcsándi parolis kaj prezentis lumbildojn pri la hungaraj vaporlokomotivoj, kiuj restas konservataj en iuj provincaj fervojstacioj. Kolego Tomíšek parolis pri faka kunlaboro inter ĉeĥoslovakaj kaj orientgermanaj fervojistoj, lokomotiv- kaj vagonfabrikoj. Pere de koloraj lumbildoj ni ankaŭ interkonatiĝis kun diversaj tipoj de vaporlokomotivoj fabrikitaj en Hungario, Germanio, Aŭstrio kaj eĉ Usono, funkciintaj sur teritorioj hungara, germana kaj aŭstria.

Post mallonga paŭzo ni spektis multajn kolorajn lumbildojn pri nia lasta 36a IFEF-kongreso en Slanĉev Brjag kun parolakompano far kolego Zeigler. Poste alia kolego el GDR montris lumbildojn pri solenaj vetu-

roj de la historiaj vaporlokomotivoj en GDR.

Vespere ni komune pasigis kelkajn horojn en agrabla medio en restoracio en Tambach-Dietharz, kie okazis solena adiaŭa vespero de tie feriantaj germanaj sindikatanoj. Agrable ni babiladis, interparolis pri fakaj, movadaj kaj aliaj temoj.

Dimanĉe antaŭtagmeze ni komune vizitis minejon "Maria Vitrogroto" (Marienglass) proksime de urbo Friedrichroda, kie oni elminis ĝis la jaro 1848 brilajn kristalojn por ornami bildojn en preĝejoj kaj kasteloj. Aliaj minlaboroj de la tie troviĝantaj mineraloj dolomito, selenito kaj aliaj finiĝis en j. 1903. En la sesdekaj jaroj oni transformis la minejon en minejo-muzeon.

Per arbara tramo ni poste veturis al Gotha, kie ni adiaŭis por hejmenveturi.



Parto de la partoprenantoj dum vizito de Tobiashammer-muzeo en Luisenthal.

La tritaga restado donis al ni neforgeseblajn travivaĵojn, dank' al niaj tre ĝentilaj, atentemaj kaj zorgemaj orientgermanaj kolegoj. Koran dankon pro la invito kaj pro la gastigado.

Jindřich Tomísek

Resumo kaj komentario pri la jarraportoj 1983 de la landaj asocioj de IFEF troviĝas en germanlingva versio. Ĝi estas havebla ĉe GEFA, kiu prizorgis.

Estas tre gratulinde utiligi la rezultojn de la laboro de IFEF por krei nacilingvajn cirkulerojn, kajerojn, artikolojn ktp.

Se ni ne montras al niaj ekstermovadaj kolegoj kaj al niaj administracioj pri nia laboro, ili eble konsideras nin hobiuloj, kiuj dise en klubetoj rajdas sur nia ŝatokupa ĉevaleto.

Do, brave farita.

- -

La originalajn resumon kaj komentarion vi povas (re)legi en IF n-ro 5/84 sur paĝoj 69-72.

Cetere nun estas la tempo, kiam la landaj asocioj ellaboras la jarraporton pri la jaro 1984.



NEKROLOGO

Frank M. Easton

Ni bedaŭras sciigi pri la morto je la 4a de septembro 1984 de nia kolego Frank Easton de Birmingham. Li jam atingis la aĝon de 81 post longa batalo kontraŭ kancero. Dum multaj jaroj li estis lojala ano de BAEF, ĉeestis multajn kongresojn kaj multe propagandis Esperanton ĉirkaŭ si kaj en la tagĵurnaloj. Dum longa tempo li loĝis sole post la frua morto de sia edzino, kaj lia sola parenco estas nevino. Malgraŭ sia sanstato li estis ĉiam aktiva.

IFEF kaj BAEF perdis bonegan amikon.

Frank Curtis

ADRESŜANĜO

La sekretario de Terminara Komisiono kaj Fakprelega Komisiono ŝanĝis adreson al:
G. Ritterspach,
Alte Mainzer Strasse 151,
D-6500 Mainz 42.

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

PEFA (Pollando)

Gojplenan Novan Jaron kaj fruktodonan laboron en la verda kampo mi deziras al vi en la nomo de la estraro de PEFA.

Mi ankaŭ intencas doni al vi jenan novaĵon el Pollando:

Jam ĉijare, la 12an de januaro en Tarnowskie Gòry en la Fervojista Kulturdomo okazis "Esperanta Karnavala Balo".

La nombro de partoprenintoj superis nian atendadon. Aliĝis al ĝi preskaŭ sesdek paroj, kaj ne nur el Tarnowskie Gòry, sed ankaŭ el diversaj malproksimaj fervojistaj klubejoj. Rapide pasis la bala nokto, plena de ĝojo kaj bonega humoro.

Raportis: Barbara Wilk

IFEA (Italio)

Interesa kaj imitinda informado okazis en Bologna, kie sur afiŝo pri instruado de Esperanto oni kiel kaŭzon de partopreno kaj inviton al praktika uzo mencias kvar aranĝojn: La 26an IFES, la 37an IFEF-kongreson, la 70an UK kaj la 56an Italan Esperanto-kongreson.

Gratulinda ekzemplo.

SAEF (Svislando)

Generala kunveno de Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj okazos sabate la 16an de marto 1985 en Bazelo.

Informojn donas G. Eggenberger, Wurmbühlstr. 10, CH-8405 Winterthur.

Ĉeĥoslovakio

Fervojista sekcio de Ĉeĥa Esperanto-Asocio anoncas, ke la MEM-sekcio aranĝos dum la tagoj 29a-31a de marto 1985 en urbo Pardubice Renkontiĝon de pacdefendantoj kun riĉa programo. Dum la renkontiĝo okazos ankaŭ kunveno de fervojistoj.

Aliĝojn de fervojistoj akceptas Jaroslav Kašparec, Vlkova 30, CS-13000 Praha 3.

Hungario

Fervojista Fako de Hungara Esperanto-Asocio aranĝas sian tradician Jarkunvenon la 26an de januaro 1985 en la ĉefurbo Budapeŝto.

FERVOJOJ DE LA MONDO

Centjara atestanto de teknika progreso

Antaŭ cent jaroj, la 16an de aŭgusto 1884 ekveturis la unua trajno el la budapeŝta stacidomo Keleti, kiun bone konas ankaŭ eksterlandaj turistoj, ĉar ĝi akceptas plimulton da eksterlandaj trajnoj traveturantaj Hungarion.

En fervojstacio Keleti estas 12 trakoj por pasaĝertrafiko kaj ĉiutage tie ĉi traveturas pli ol cent trajnoj, transportantaj proksimume okdek mil vojaĝantojn. La stacidoma halo altas 43 kaj larĝas 42 metrojn kaj estis konstruita antaŭ cent jaroj. Oni konstruis ĝin dum 30 monatoj, kio estis tiutempe admirinda teknika progreso. En Keleti la teknika evoluo ne forestis eĉ dum postaj jardekoj. En la jaro 1932 tie ĉi oni komencis elektrizadon de la hungara fervojo, kaj en 1970 tiu ĉi fervojstacio fariĝis la unua en Hungario sen vaporlokomotivoj kaj ilia fumo.

La morto sur transveturejoj

En Jugoslavio estas pli ol 14.000 fervojaj transveturejoj, el kiuj nur 1507 estas ekipitaj per vojbariloj aŭ lumsignalilaj ekipaĵoj.

Sed tio estas nur unu el la kaŭzoj, kial transveturejoj fariĝas dum lastaj jaroj la plej ofta loko de trafikakcidentoj. Oni devas aldoni malatentemon de aŭtomobilistoj, nerespektadon de la trafiksignaloj kaj nelastvice ankaŭ nesufiĉan ĉirkaŭvidon por aŭtistoj apud multaj fervojaj transveturejoj. Precipe pro la menciitaj kaŭzoj en la jaro 1983 es-

tis mortigitaj proksimume 150 personoj kaj pluaj preskaŭ tricent estis grave vunditaj.

La subtera fervojo en Bukareŝto

En trafiko de la pli ol dumiliona rumana ĉefurbo grandparte helpas ankaŭ la subtera fervojo. Nuntempe funkcias la unua linio kun 17 stacioj, kiu en longeco de 26 kilometroj trairas Bukareŝton en direkto oriento-okcidento. Oni finkonstruis ĝin en la jaro 1979 kaj ĉiutage ĝi transportas 180.000 pasaĝerojn. Laŭplane ĝis 1985 tiu ĉi linio estos kunligita kun la ĉefa bukareŝta stacidomo, per kio ĝi estos finkonstruita.

La dua linio nordo-sudo 19 km longa estas konstruata - precipe ĝia suda parto. Post ekfunkciigo de ĝia tuta suda parto en la jaro 1986 la longeco de la bukareŝta metroo atingos 36,5 kilometrojn. Oni supozas, ke kvantonombro de la pasaĝeroj altiĝos ĝis po duonmiliono tage.

Ambaŭ linioj kruciĝos en centro de la urbo, sub Placo de la Unueciĝo, kie estos la plej granda stacio kaj centra regadejo.

Sed per tio la planoj ne finiĝas. Oni planas jam konstruadon de la tria rondira linio kvardek kilometrojn longa. Preskaŭ duono gvidos sur kolonaro super la tero.

Kodarska tunelo

Fine de la lasta jaro atingis konstruantoj de la Bajkalo-Amura Fervojo novan laborsukceson. Profunde sub la kodarska montaro ili traboris la lastajn dek metrojn de la tuta 1940 metrojn longa dutraka fervoja tunelo. Antaŭ ĝia transdono al la fervojo oni devas betonumi 120 metrojn de la muroj kaj plafonoj, munti aeroteknikan kaj sekurecan instalaĵojn kaj konstrui kvar kilometrojn da trako. La malfacilan taskon plenumis la konstruantoj dum duono de la planita tempo, bezonante por tio nek tutajn du jarojn. La unuaj trajnoj ektrafikos tra la nova tunelo ĉijare printempe.

Kompilis Jindřich Tomíšek

INTERŜANĜO DE GAZETOJ KUN "NORVEGA ESPERANTISTO"

NEFA abonas "Norvega Esperantisto"n - kun fervojista paĝo - por 1985 al tiuj IFEF-sekcioj, kiuj deziras interŝanĝi ĝin kun siaj gazetoj.

Informon oni devas sendi **tiel baldaŭ kiel eble** al: Odd Kolbrek, Kaldbakkstubben 22, N-0951, Oslo 9, Norvegio.

Se la informo alvenos post kiam n-ro 1 kaj eĉ n-ro 2/1985 de "Norvega Esperantisto" estos ekspedataj, oni ricevos ilin.

Bonvolu informi pri la adreso al kiu "Norvega Esperantisto" estu ekspedata.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en marto, estas: 10.2.1985

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved